

ENMIENDAS 001-043

presentadas por la Comisión de Transportes y Turismo

Informe

Jörg Leichtfried

A7-0372/2012

Introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la Unión

Propuesta de Reglamento (COM(2011)0828 – C7-0456/2011 – 2011/0398(COD))

Enmienda 1

Propuesta de Reglamento
Considerando 2

Texto de la Comisión

(2) El desarrollo sostenible del transporte aéreo exige la introducción de medidas dirigidas a reducir **la contaminación acústica producida** por las aeronaves, en particular en los aeropuertos donde se producen problemas particulares de ruido. Un gran número de ciudadanos de la UE se hallan expuestos a elevados niveles de ruido que pueden provocar efectos perjudiciales para la salud.

Enmienda

(2) El desarrollo sostenible del transporte aéreo exige la introducción de medidas dirigidas a reducir **el ruido producido** por las aeronaves, en particular en los aeropuertos **y sus alrededores** donde se producen problemas particulares de ruido. Un gran número de ciudadanos de la UE se hallan expuestos a elevados niveles de ruido que pueden provocar efectos perjudiciales para la salud, **especialmente en el caso de los vuelos nocturnos**.

Enmienda 2

Propuesta de Reglamento
Considerando 6 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(6 bis) Por otro lado, y con la finalidad de

reducir la necesidad de introducir restricciones operativas, los planes de acción nacionales descritos en la Directiva 2002/49/CE deberían abrirse en un futuro inmediato a la adopción de medidas complementarias de gestión del ruido externas al aeropuerto, tales como insonorización de viviendas y planes de aislamiento acústico en general.

Justificación

Lamentablemente, la Directiva sobre gestión de ruido ambiental del 2002 comienza a estar obsoleta a causa del gran aumento del tráfico aéreo en los últimos años. Hasta que llegue a revisarse la Directiva, este Reglamento debe complementarla lo más posible.

Enmienda 3

Propuesta de Reglamento Considerando 7

Texto de la Comisión

(7) *Si bien* las evaluaciones del ruido deberían realizarse con carácter regular, ***tales evaluaciones solamente*** deberían traducirse en medidas de reducción adicionales en el caso de que la combinación actual de las medidas paliativas del ruido no ***alcanzara*** los objetivos de reducción del ruido.

Enmienda

(7) Las evaluaciones del ruido deberían realizarse con carácter regular y deberían traducirse en medidas de reducción adicionales en el caso de que la combinación actual de las medidas paliativas del ruido ***o las establecidas conforme a la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental***¹ no alcancen los objetivos de reducción del ruido. ***Las medidas adicionales para la reducción del ruido se deben elaborar de acuerdo con un proceso sistemático de control y seguimiento medioambiental y sobre la base de un enfoque conservador, con el fin de identificar en una fase temprana las medidas correctivas de gestión u operativas (Monitoring-Based Corrective Actions (MBCA)) que puedan ser necesarias.***

¹ DO L 189 de 18.7.2002, p. 12

Enmienda 4

Propuesta de Reglamento Considerando 8

Texto de la Comisión

(8) Aun cuando un *análisis coste-beneficio proporciona una indicación de los efectos totales del bienestar económico al establecer una comparación entre todos los costes y beneficios, una evaluación de la eficacia de costes se centra en alcanzar un objetivo concreto de la manera más económica, lo que exige una comparación solamente de los costes.*

Enmienda

(8) Aun cuando un *objetivo de reducción del ruido debe elegirse estableciendo una comparación entre todos los costes y todos los beneficios, el instrumento para alcanzar este objetivo debe ser rentable, teniendo en cuenta los aspectos sanitarios, económicos y sociales.*

Enmienda 5

Propuesta de Reglamento Considerando 9

Texto de la Comisión

(9) La *suspensión de las medidas paliativas del ruido es importante para evitar consecuencias no deseadas sobre la seguridad aérea, la capacidad de los aeropuertos y la competencia. Aun cuando un recurso contra restricciones operativas relacionadas con el ruido puede referirse a los objetivos de reducción del ruido, a los métodos de evaluación y a la selección de las medidas con eficacia de costes, el recurso no puede suspender su ejecución. Por tanto, la Comisión debe poder hacer uso del derecho de control mucho antes de la aplicación de las medidas y suspender aquellas que considere que tienen consecuencias indeseadas o irreversibles. Está generalmente aceptado que la suspensión debe ser durante un período limitado.*

Enmienda

(9) La *Comisión debe poder evaluar las restricciones operativas propuestas antes de su ejecución.*

Enmienda 6

Propuesta de Reglamento
Considerando 9 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(9 bis) La utilización de procedimientos operativos aprobados de atenuación del ruido debe garantizar que se preserva la necesaria seguridad de vuelo teniendo presentes todos los factores que podrían afectar a una operación determinada. Las medidas operativas de atenuación del ruido no deben impedir ni prohibir la adopción de medidas de seguridad antiterrorista.

Justificación

La seguridad y la protección son prioridades fundamentales en la aviación.

Enmienda 7

Propuesta de Reglamento
Considerando 10

Texto de la Comisión

Enmienda

(10) Las evaluaciones del ruido deben basarse en **la información existente disponible y garantizar que dicha información sea** fiable y accesible para **las autoridades competentes** y las partes interesadas. Las autoridades competentes deben habilitar las necesarias herramientas de control y ejecución.

(10) De conformidad con la Directiva 2002/49/CE, las evaluaciones del ruido deben basarse en **criterios objetivos y mesurables, comunes a todos los Estados miembros. Esta información debe ser fiable, obtenida de forma transparente, contrastable** y accesible para **todas** las partes interesadas. **Las evaluaciones deben incluir el seguimiento de la evolución tecnológica más reciente e intercambios de información sobre nuevos adelantos relativos a los procedimientos que cabe aplicar.** Las autoridades competentes deben habilitar las necesarias herramientas de control y ejecución. **Deben realizar o supervisar las evaluaciones del ruido agencias exteriores, independientes del operador del aeropuerto.**

Enmienda 8

Propuesta de Reglamento
Considerando 13

Texto de la Comisión

(13) A fin de reflejar el continuo progreso tecnológico **en las técnicas de motores y fuselajes**, así como **de** los métodos para representar los contornos acústicos, la facultad para adoptar leyes de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea debe delegarse en la Comisión en cuanto a la actualización periódica de **las normas sobre ruido para las aeronaves a que se hace referencia en este Reglamento y la referencia a los métodos de certificación asociados; la consecuente modificación de las definiciones de aeronaves marginalmente conformes y de aviones civiles, y la actualización de la referencia al método para calcular los contornos de ruido**. Es particularmente importante que la Comisión lleve a cabo las consultas pertinentes durante sus trabajos preparatorios, también a nivel de los expertos. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe garantizar la transmisión simultánea, oportuna y apropiada de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.

Enmienda

(13) A fin de reflejar el continuo progreso tecnológico, así como los métodos para representar los contornos acústicos, la facultad para adoptar leyes de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea debe delegarse en la Comisión en cuanto a la actualización periódica **del método y el informe técnico en lo concerniente a la evaluación de la situación del ruido en un aeropuerto**. Es particularmente importante que la Comisión lleve a cabo las consultas pertinentes durante sus trabajos preparatorios, también a nivel de los expertos. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe garantizar la transmisión simultánea, oportuna y apropiada de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.

Enmienda 9

Propuesta de Reglamento
Considerando 13 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(13 bis) A fin de garantizar la seguridad jurídica y la fiabilidad de la planificación, las restricciones operativas y las decisiones relativas al funcionamiento de los aeropuertos, incluidas las decisiones judiciales y el resultado de los procesos de mediación que ya hubieran sido incoados o que estuvieran en fase de examen antes de la entrada en vigor del presente Reglamento, no deben estar sujetas al

presente Reglamento, sino que deben ser tratadas con arreglo a las normas vigentes.

Enmienda 10

Propuesta de Reglamento Considerando 16 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(16 bis) El presente Reglamento se refiere únicamente al ruido producido por las aeronaves. No regula el impacto de las emisiones contaminantes producidas por el funcionamiento de las aeronaves ni las medidas para reducir estas emisiones. Las normas y procedimientos relativos a las restricciones operativas a causa de las emisiones deben establecerse en otro acto legislativo.

Enmienda 11

Propuesta de Reglamento Artículo 1 – apartado 1

Texto de la Comisión

Enmienda

1. El presente Reglamento establece normas sobre la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido de manera coherente para cada aeropuerto concreto, al objeto de contribuir a mejorar el entorno acústico y de limitar o reducir el número de personas afectadas **de manera significativa** por **los efectos nocivos del** ruido de las aeronaves, de conformidad con el enfoque equilibrado.

1. El presente Reglamento establece **las** normas sobre la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido de manera coherente para cada aeropuerto concreto **y cuando se haya observado un problema de ruido**, al objeto de contribuir a mejorar el entorno acústico y de limitar o reducir el número de personas afectadas por **el** ruido de las aeronaves, de conformidad con el enfoque equilibrado.

Enmienda 12

Propuesta de Reglamento Artículo 1 – apartado 2 – letra a

Texto de la Comisión

a) facilitar la consecución de objetivos específicos de reducción del ruido medioambiental, según lo estipulado en la legislación de la Unión, nacional **y** local, y evaluar su interdependencia con otros objetivos medioambientales, a nivel de cada aeropuerto concreto;

Enmienda

a) facilitar la consecución de objetivos específicos de reducción del ruido medioambiental, según lo estipulado en la legislación de la Unión, nacional **o** local, y evaluar su interdependencia con otros objetivos medioambientales, ***incluidos los aspectos sanitarios***, a nivel de cada aeropuerto concreto;

Enmienda 13

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – apartado 2 – letra b

Texto de la Comisión

b) permitir la selección de las medidas paliativas del ruido más ***rentables*** de acuerdo con el enfoque equilibrado, al objeto de alcanzar el desarrollo sostenible de la capacidad de la red de gestión de los aeropuertos y del tráfico aéreo desde una perspectiva puerta a puerta.

Enmienda

b) permitir la selección de las medidas paliativas del ruido más ***eficaces, teniendo en cuenta tanto los aspectos de salud como económicos***, y de acuerdo con el enfoque equilibrado, al objeto de alcanzar el desarrollo sostenible de la capacidad de la red de gestión de los aeropuertos y del tráfico aéreo desde una perspectiva puerta a puerta.

Enmienda 14

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – apartado 3 – párrafo 1

Texto de la Comisión

3. El presente Reglamento será aplicable a las aeronaves utilizadas en la aviación civil.

Enmienda

3. El presente Reglamento será aplicable a ***los vuelos de*** las aeronaves utilizadas en la aviación civil.

Enmienda 15

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – apartado 3 – párrafo 2

Texto de la Comisión

No será aplicable a aeronaves integradas en servicios militares, aduaneros, policiales o similares.

Enmienda

No será aplicable a **los vuelos de** aeronaves integradas en servicios militares, aduaneros, policiales o similares.

Justificación

La propuesta de Reglamento se aplicaría a los aeropuertos con más de 50 000 movimientos de aeronaves civiles al año. Por consiguiente, se aplica a los vuelos, no a las aeronaves.

Enmienda 16

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – punto 2

Texto de la Comisión

2) «Enfoque equilibrado»: el **método** con arreglo al cual se examina de forma coherente la diversidad de medidas disponibles, atendiendo en particular a la de la reducción de la contaminación acústica causada por las aeronaves en el origen de la misma, a las de la ordenación y la gestión del suelo, a las de los procedimientos de explotación que permitan reducir los niveles de ruido y a las de las restricciones operativas, para **hacer frente al problema del** ruido de la manera más **rentable** en cada aeropuerto concreto. «Aeronave»:

Enmienda

2) «Enfoque equilibrado»: el **procedimiento establecido por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en el volumen 1, parte V, del anexo 16 del Convenio de Chicago**, con arreglo al cual se examina de forma coherente la diversidad de medidas disponibles, atendiendo en particular a la de la reducción de la contaminación acústica causada por las aeronaves en el origen de la misma, a las de la ordenación y la gestión del suelo, a las de los procedimientos de explotación que permitan reducir los niveles de ruido y a las de las restricciones operativas, para **minimizar el** ruido de la manera más **eficaz, teniendo en cuenta, entre otros factores, la salud y los aspectos económicos**, en cada aeropuerto concreto **a fin de proteger la salud de los ciudadanos que viven en las zonas próximas.**

Enmienda 17

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – punto 4

Texto de la Comisión

4) «Aeronave marginalmente conforme»: una aeronave civil que **cumple** los valores límite **de certificación del** volumen 1, parte II, capítulo 3, anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) por un margen acumulado no superior a **10 EPNdB** (nivel efectivo de ruido percibido en decibelios), **donde** el margen acumulado es la cifra expresada en EPNdB obtenida sumando los diferentes márgenes (es decir, las diferencias entre el nivel certificado de ruido y el nivel de ruido máximo permitido) en cada uno de los tres puntos de medición del ruido de referencia tal y como se definen en el volumen 1, parte II, **capítulo 4**, anexo 16 del Convenio de Chicago. «Medida relacionada con el ruido»:

Enmienda

4) «Aeronave marginalmente conforme»: una aeronave que **está certificada de conformidad con** los valores límite establecidos en el volumen 1, parte II, capítulo 3, anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) por un margen acumulado no superior a **8 EPNdB** (nivel efectivo de ruido percibido en decibelios) **durante un período transitorio de cuatro años a partir de ...* y por un margen acumulado inferior a 10 EPNdB una vez transcurrido dicho período transitorio.** El margen acumulado es la cifra expresada en EPNdB obtenida sumando los diferentes márgenes (es decir, las diferencias entre el nivel certificado de ruido y el nivel de ruido máximo permitido) en cada uno de los tres puntos de medición del ruido de referencia tal y como se definen en el volumen 1, parte II, **capítulo 3**, anexo 16 del Convenio de Chicago;

*** DO: insértese la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.**

Justificación

Se propone adaptar la definición a fin de reflejar mejor el ciclo de vida de las aeronaves.

Enmienda 18

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 6

Texto de la Comisión

6) «Restricciones operativas»: medidas relacionadas con el ruido que limitan el acceso o reducen la utilización de la capacidad óptima de un aeropuerto, incluidas las restricciones operativas destinadas a prohibir la explotación de aeronaves marginalmente conformes en aeropuertos específicos, así como las restricciones operativas parciales que **restrinjan la explotación de aeronaves**

Enmienda

6) «Restricciones operativas»: medidas relacionadas con el ruido que limitan el acceso o reducen la utilización de la capacidad óptima de un aeropuerto, incluidas las restricciones operativas destinadas a prohibir la explotación de aeronaves marginalmente conformes en aeropuertos específicos, así como las restricciones operativas parciales, que **se aplican por ejemplo** durante un período

civiles durante un período determinado.

determinado *por el día o solo a determinadas pistas del aeropuerto.*

Justificación

The definition of partial operating restrictions in Article 2(6) shall be based on ICAO's definition (see page I-7-2 of ICAO Guidance on the Balanced Approach, ICAO Doc 9829). In particular, the definition proposed by the Commission is inaccurate and inconsistent with ICAO's Balanced Approach as it limits partial restrictions to restrictions affecting operations according to time period. The balanced approach is based on the core principle that solutions to noise problems need to be tailored to the specific characteristics of the airport concerned. It requires due consideration to be given to its four principal elements, namely noise reduction at source, land-use planning and management, noise abatement operational procedures, and not as a first resort operating restrictions.

Enmienda 19

Propuesta de Reglamento

Artículo 3

Texto de la Comisión

Autoridades competentes

1. Los Estados miembros designarán las autoridades competentes responsables de *la* adopción de ***medidas relacionadas con*** las restricciones operativas, así como un órgano de apelación independiente.

2. Las autoridades competentes y el órgano de apelación deberán ser independientes de cualquier organización que pudiera estar afectada por actuaciones relacionadas con el ruido.

3. Los Estados miembros notificarán a la Comisión el nombre y la dirección de las autoridades competentes y el órgano de apelación designados a que se refiere el apartado 1.

Enmienda

Autoridades competentes ***y derecho de recurso***

1. Los Estados miembros ***en los que esté situado el aeropuerto*** designarán las autoridades competentes responsables ***de someter a seguimiento el procedimiento*** de adopción de restricciones operativas, así como un órgano de apelación independiente, ***de conformidad con las legislaciones y prácticas nacionales.***

2. Las autoridades competentes y el órgano de apelación deberán ser independientes de cualquier organización que pudiera estar afectada por actuaciones relacionadas con el ruido.

3. Los Estados miembros notificarán a la Comisión, ***en el momento oportuno,*** el nombre y la dirección de las autoridades competentes y el órgano de apelación designados a que se refiere el apartado 1. ***La Comisión publicará esta información.***

4. Los Estados miembros garantizarán el derecho de recurso contra las restricciones operativas adoptadas de conformidad con el presente Reglamento

ante el órgano de apelación con arreglo a la legislación y los procedimientos nacionales.

Enmienda 20

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

1. Los Estados miembros **adoptarán un** enfoque equilibrado con respecto a la gestión del ruido de las aeronaves. A tal fin:

Enmienda

1. Los estados miembros **aplicarán el** enfoque equilibrado con respecto a la gestión del ruido de las aeronaves en cada aeropuerto concreto en el marco del presente Reglamento. A tal fin, **evaluarán la situación acústica en los distintos aeropuertos de conformidad con la Directiva 2002/49/CE, entre otros aspectos, por lo que se refiere a los efectos nocivos para la salud humana. Cuando se observe un problema de ruido:**

Enmienda 21

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 1 – letras a y b

Texto de la Comisión

a) **evaluarán la situación de ruido en un aeropuerto concreto;**

b) **definirán el objetivo para la reducción del ruido medioambiental;**

Enmienda

a) **velarán por la determinación del objetivo de reducción del ruido en cada aeropuerto atendiendo, según proceda, a lo dispuesto en el artículo 8 y el anexo V de la Directiva 2002/49/CE;**

Enmienda 22

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 1 – letra d

Texto de la Comisión

d) **evaluarán** la rentabilidad probable de

Enmienda

d) **efectuarán una evaluación formal y**

las medidas existentes;

exhaustiva de la rentabilidad probable de las medidas existentes;

Enmienda 23

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 2 – párrafo 1 – letra c

Texto de la Comisión

c) utilización de procedimientos operativos de atenuación del ruido;

Enmienda

c) utilización de procedimientos operativos de atenuación del ruido, **incluida la orientación respecto de las rutas de aterrizaje y de despegue;**

Enmienda 24

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 2 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Las medidas disponibles pueden incluir la retirada de aeronaves marginalmente conformes, cuando se considere necesario.

Enmienda

Las medidas disponibles pueden incluir la retirada de aeronaves marginalmente conformes, cuando se considere necesario. **Los Estados miembros podrán ofrecer incentivos económicos para alentar a los operadores de aviación a utilizar aeronaves menos ruidosas durante el período transitorio contemplado en el artículo 2, punto 4.**

Enmienda 25

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. En el marco del enfoque equilibrado, los Estados miembros podrán diferenciar las medidas de atenuación del ruido según el **tipo** de aeronave, el uso de la pista, y/o la franja horaria de que se trate.

Enmienda

3. En el marco del enfoque equilibrado, los Estados miembros podrán diferenciar las medidas de atenuación del ruido según el **comportamiento sonoro** de la aeronave, el uso de la pista, **la trayectoria de vuelo** y/o la franja horaria de que se trate.

Enmienda 26

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 5

Texto de la Comisión

5. Las medidas o la combinación de ellas adoptadas de conformidad con el presente Reglamento para un aeropuerto **concreto no podrán ser más restrictivas de lo necesario** para alcanzar los objetivos de reducción del ruido medioambiental en dicho aeropuerto. Las restricciones operativas no serán discriminatorias, sobre todo en razón de la nacionalidad, identidad o actividad de los operadores de aviación.

Enmienda

5. Las medidas o la combinación de ellas adoptadas de conformidad con el presente Reglamento para un aeropuerto **deberán ser adecuadas** para alcanzar los objetivos de reducción del ruido medioambiental en dicho aeropuerto. Las restricciones operativas no serán discriminatorias, sobre todo en razón de la nacionalidad, identidad o actividad de los operadores de aviación, **ni arbitrarias**.

Enmienda 27

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 6 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

6 bis. Los Estados miembros adoptarán rápidamente y sin demoras injustificadas las disposiciones legislativas necesarias para la aplicación del artículo 4.

Enmienda 28

Propuesta de Reglamento

Artículo 5

Texto de la Comisión

Enmienda

1. Las autoridades competentes **deberán evaluar** la situación del ruido en los aeropuertos **dentro** de su **territorio de manera periódica**, de acuerdo con los requisitos de la Directiva 2002/49/CE y las normas nacionales o locales. Las autoridades competentes podrán solicitar el apoyo del órgano de evaluación del rendimiento a que hace referencia el artículo 3 del Reglamento (UE) n° 691/2010 de la Comisión.

1. Las autoridades competentes **velarán por la evaluación periódica de la** situación del ruido en los aeropuertos de su **responsabilidad**, de acuerdo con los requisitos de la Directiva 2002/49/CE y las normas nacionales o locales. Las autoridades competentes podrán solicitar el apoyo del órgano de evaluación del rendimiento a que hace referencia el artículo 3 del Reglamento (UE) n° 691/2010 de la Comisión.

2. Las autoridades competentes utilizarán el método, los indicadores y la información descritos en el anexo I para la evaluación de la situación actual y futura en materia de ruido.

3. ***Cuando la evaluación de la situación del ruido ponga de manifiesto la necesidad de nuevas medidas para alcanzar o mantener los objetivos de reducción del nivel de ruido, las autoridades competentes tomarán debida cuenta de la contribución de cada tipo de medida dentro del enfoque equilibrado, de acuerdo con el anexo I.***

4. ***Las autoridades competentes garantizarán que, al nivel apropiado, se establezca un foro para la cooperación técnica entre el operador del aeropuerto, el operador de las aeronaves y el proveedor del servicio de navegación aérea con respecto a las acciones de las que sean responsables dichos operadores, teniendo convenientemente en cuenta la interdependencia entre las medidas para paliar el ruido y para reducir las emisiones. Los miembros de este foro de cooperación técnica consultarán regularmente a los residentes locales o a sus representantes, y facilitarán información y asesoramiento técnico sobre las medidas de gestión del ruido a las autoridades competentes.***

5. Las autoridades competentes ***evaluarán la rentabilidad de las nuevas medidas, según lo expuesto en el apartado 3 de acuerdo con el anexo II. Una modificación técnica menor de una medida existente sin implicaciones importantes para la capacidad o las operaciones no se considerará una nueva restricción operativa.***

6. ***Las autoridades competentes organizarán el proceso de consulta con las partes interesadas de manera oportuna y concreta, garantizando el carácter***

2. Las autoridades competentes utilizarán el método, los indicadores y la información descritos en el anexo I para la evaluación de la situación actual y futura en materia de ruido.

3. ***Si esta evaluación indica la posibilidad de que resulten necesarias nuevas restricciones operativas para atajar un problema de ruido en un aeropuerto, las autoridades competentes velarán por que:***

a) se apliquen el método, los indicadores y la información previstos en el anexo I para tener debidamente en cuenta la contribución de cada tipo de medida dentro del enfoque equilibrado;

b) se establezca en el nivel adecuado una cooperación técnica entre los operadores aeroportuarios, los operadores de aeronaves y los proveedores de servicios de navegación aérea para el estudio de medidas destinadas a mitigar el ruido; las autoridades competentes velarán asimismo por que se consulte a los residentes locales o a sus representantes, así como a las autoridades locales pertinentes, y por que se les facilite información técnica sobre las medidas de mitigación del ruido;

c) se evalúe la rentabilidad de cualquier nueva restricción operativa, conforme a lo dispuesto en el anexo II; las modificaciones técnicas menores de

abierto y transparente en lo referente a los datos y la metodología de cálculo. Las partes interesadas dispondrán al menos de tres meses antes de la adopción de las nuevas medidas para aportar comentarios. Las partes interesadas incluirán, como mínimo:

a) los representantes de los residentes locales que vivan en los alrededores de los aeropuertos afectados por el ruido del tráfico aéreo;

b) los operadores de los aeropuertos pertinentes;

c) los representantes de los operadores de aviación que puedan verse afectados por las actuaciones relacionadas con el ruido;

d) los proveedores de servicios de navegación aérea pertinentes;

e) al Gestor de la Red, según la definición del Reglamento n.º 677/2011 de la Comisión.

7. Las autoridades competentes realizarán un seguimiento y controlarán la ejecución de las medidas de reducción del ruido y emprenderán acciones, según convenga. Garantizarán que se *facilite* la información relevante *de manera regular* a los

medidas existentes sin consecuencias importantes para la capacidad o las operaciones no se considerarán restricciones operativas nuevas;

d) se organice el proceso de consulta con las partes interesadas con tiempo suficiente y sobre unos fundamentos adecuados, garantizando la apertura y la transparencia en lo referente a los datos y la metodología de cálculo; las partes interesadas dispondrán al menos de tres meses antes de la adopción de las nuevas restricciones operativas para formular observaciones; figurarán entre las partes interesadas incluirán, como mínimo:

i) residentes locales, vecinos de los aeropuertos, afectados por el ruido de las aeronaves, o sus representantes y representantes de las autoridades locales y regionales pertinentes;

ii) representantes de las empresas situadas en los alrededores de los aeropuertos cuyas operaciones se vean afectadas por el tráfico aéreo y el funcionamiento del aeropuerto;

iii) los operadores de los aeropuertos pertinentes;

iv) representantes de los operadores de aviación que puedan verse afectados por las actuaciones relacionadas con el ruido;

v) los proveedores de servicios de navegación aérea pertinentes;

vi) el Gestor de la Red, según la definición del Reglamento (UE) n.º 677/2011 de la Comisión;

vii) si procede, el coordinador de franjas horarias designado.

4. Las autoridades competentes realizarán un seguimiento y controlarán la ejecución de las medidas de reducción del ruido y emprenderán acciones, según convenga. Garantizarán que se *pueda acceder en línea* a la información relevante los

residentes locales que vivan en los alrededores de los aeropuertos.

residentes locales que vivan en los alrededores de los aeropuertos **y otras partes interesadas tengan libre acceso a la información.**

Entre dicha información relevante deberá figurar también:

a) aquella relativa a los presuntos incumplimientos por desviaciones de trayectoria, en relación al impacto generado y los motivos de dicha desviación,

b) los criterios utilizados para la distribución y gestión del tráfico en cada aeropuerto, en la medida en que estos criterios puedan tener repercusiones ambientales o impacto acústico.

5. Las autoridades competentes velarán porque los operadores de las instalaciones aeroportuarias instalen sistemas informatizados de medición de ruido en diferentes lugares cerca de las trayectorias de las aeronaves que afecten o puedan afectar a la población. Los datos recogidos por estos sistemas de medición de ruido podrán consultarse en Internet.

Enmienda 29

Propuesta de Reglamento Artículo 6

Texto de la Comisión

1. Las decisiones sobre las restricciones operativas relacionadas con el ruido deberán apoyarse en el comportamiento sonoro de las aeronaves que se haya determinado con arreglo al procedimiento de certificación aplicado de conformidad con las normas del Convenio de Chicago (volumen 1, anexo 16, quinta edición) (julio 2008).

2. A petición de la Comisión, los operadores de aviación comunicarán la siguiente información sobre ruido con respecto a sus aeronaves que utilicen

Enmienda

1. Las decisiones sobre las restricciones operativas relacionadas con el ruido deberán apoyarse en el comportamiento sonoro de las aeronaves que se haya determinado con arreglo al procedimiento de certificación aplicado de conformidad con las normas del Convenio de Chicago (volumen 1, anexo 16, quinta edición) (julio 2008).

2. A petición de la Comisión, **y si la Agencia Europea de Seguridad Aérea aún no dispone de la información solicitada,** los operadores de aviación comunicarán la siguiente información sobre ruido con

aeropuertos de la Unión:

- a) el número de cola de la aeronave;
- b) el certificado o certificados de comportamiento sonoro de la aeronave utilizada, junto con el peso máximo real de despegue asociado;
- c) cualquier modificación de la aeronave que influya en su comportamiento sonoro;

d) información sobre ruido y comportamiento de la aeronave a efectos de la elaboración de modelos de ruido.

Para cada vuelo que utilice un aeropuerto de la Unión, los operadores de aviación comunicarán el certificado de comportamiento sonoro utilizado y el número de cola.

Los datos se suministrarán ***gratuitamente*** en forma electrónica y utilizando el formato especificado, cuando proceda.

3. La Agencia verificará los datos de ruido y comportamiento de la aeronave a efectos de elaboración de modelos de acuerdo con el apartado 1 del artículo 6 del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo.

respecto a sus aeronaves que utilicen aeropuertos de la Unión:

- a) el número de cola de la aeronave;
- b) el certificado o certificados de ruido de la aeronave utilizada, junto con el peso máximo real de despegue asociado;
- c) cualquier modificación de la aeronave que influya en su comportamiento sonoro y ***esté registrada en su certificado de niveles de ruido.***

Cada vez que un operador cambie el certificado de ruido utilizado para una aeronave, informará al respecto a la Comisión.

Los datos se suministrarán en forma electrónica y utilizando el formato especificado, cuando proceda. ***La Comisión asumirá los costes de facilitar estos datos.***

3. La elaboración de modelos del ruido en los aeropuertos de la Unión deberá basarse en los datos de ruido y comportamiento de la aeronave facilitados por el fabricante, cuya utilización es recomendada por la comunidad internacional y que son puestos a disposición a través de la OACI. La Agencia verificará los datos de ruido y comportamiento de la aeronave a efectos de elaboración de modelos de acuerdo con el apartado 1 del artículo 6 del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo. ***La Agencia se remitirá al procedimiento establecido por Grupo de Elaboración de Modelos y Bases de Datos del Comité de la OACI sobre la Protección del Medio Ambiente y la Aviación para determinar la validez de los datos y las mejores prácticas, así como para garantizar una armonización continua entre las distintas agencias***

4. Los datos se almacenarán en una base de datos central y se facilitarán a las autoridades competentes, a los operadores de aviación, a los proveedores de servicios de navegación aérea y a los operadores de aeropuertos para fines operativos.

Enmienda 30

Propuesta de Reglamento

Artículo 7

Texto de la Comisión

1. Antes de introducir una restricción *operativas*, las autoridades competentes establecerán un plazo de **seis** meses, que terminará al menos dos meses antes de la determinación de los parámetros de coordinación de las franjas horarias según la definición en el artículo 2, punto m) del Reglamento (CEE) n.º 95/93 para el aeropuerto en cuestión y el pertinente período de programación, a los Estados miembros, la Comisión y las correspondientes partes interesadas.
2. Tras la evaluación realizada de acuerdo con el artículo 5, la notificación de la decisión irá acompañada de un informe escrito explicando las razones para la introducción de la restricción operativa, el objetivo **medioambiental** fijado para el aeropuerto, las medidas contempladas para cumplir dicho objetivo, y la evaluación de la rentabilidad probable de las distintas medidas contempladas, incluido, cuando proceda, su impacto transfronterizo.
3. Cuando la restricción operativa afecte la retirada de aeronaves marginalmente conformes de un aeropuerto, no se permitirá ningún nuevo servicio con aeronaves marginalmente conformes en dicho aeropuerto durante los seis meses siguientes a la notificación. Las autoridades competentes decidirán sobre el

internacionales de aeronavegabilidad.

4. Los datos se almacenarán en una base de datos central y se facilitarán a las autoridades competentes, a los operadores de aviación, a los proveedores de servicios de navegación aérea y a los operadores de aeropuertos para fines operativos.

Enmienda

1. Antes de introducir una restricción *operativa*, las autoridades competentes establecerán un plazo de **tres** meses, que terminará al menos dos meses antes de la determinación de los parámetros de coordinación de las franjas horarias según la definición del artículo 2, letra m) del Reglamento (CEE) n.º 95/93 para el aeropuerto en cuestión y el pertinente período de programación, a los Estados miembros, la Comisión y las correspondientes partes interesadas.
2. Tras la evaluación realizada de acuerdo con el artículo 5, la notificación de la decisión irá acompañada de un informe escrito explicando las razones para la introducción de la restricción operativa, el objetivo **de reducción del ruido** fijado para el aeropuerto, las medidas contempladas para cumplir dicho objetivo, y la evaluación de la rentabilidad probable de las distintas medidas contempladas, incluido, cuando proceda, su impacto transfronterizo.
3. Cuando la restricción operativa afecte la retirada de aeronaves marginalmente conformes de un aeropuerto, no se permitirá ningún nuevo servicio con aeronaves marginalmente conformes en dicho aeropuerto durante los seis meses siguientes a la notificación, **terminando ese período al menos dos meses antes de**

ritmo anual de retirada de aeronaves marginalmente conformes *de la flota de operadores afectados en el aeropuerto en cuestión, teniendo debidamente en cuenta la edad de las aeronaves y la composición de la flota total. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 4, este ritmo no deberá ser superior al 20 % de la flota del operador de aeronaves marginalmente conformes que prestan servicio* en dicho aeropuerto.

la determinación de los parámetros de coordinación de las franjas horarias según lo dispuesto en el apartado 1. Las autoridades competentes decidirán sobre el ritmo anual de retirada de aeronaves marginalmente conformes. *Este ritmo anual no deberá ser superior al 25 % de los movimientos, y se aplicará de manera uniforme a cada operador afectado tomando como referencia su número de movimientos con aeronaves marginalmente conformes en dicho aeropuerto.*

4. Cualquier reclamación contra decisiones sobre restricciones operativas relacionadas con el ruido deberá ajustarse a la legislación nacional.

Enmienda 31

Propuesta de Reglamento Artículo 9 – párrafo 2 – letra b bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

b bis) aeronaves en vuelos con fines humanitarios o diplomáticos.

Justificación

Las autoridades competentes deben tener la posibilidad de excluir de la aplicación del Reglamento los vuelos efectuados con aeronaves marginalmente conformes con fines humanitarios.

Enmienda 32

Propuesta de Reglamento Artículo 10

Texto de la Comisión

Enmienda

1. A petición de un Estado miembro o por iniciativa propia, y sin perjuicio de cualquier procedimiento de reclamación pendiente, la Comisión podrá ***controlar la decisión acerca*** de una restricción operativa, ***con anterioridad a su ejecución.*** Cuando la Comisión concluya que la ***decisión no respeta los requisitos***

1. A petición de un Estado miembro o por iniciativa propia, y sin perjuicio de cualquier procedimiento de reclamación pendiente, la Comisión, ***en el plazo de dos meses a partir del día en que reciba la notificación a que se hace referencia en el artículo 7, apartado 1,*** podrá ***evaluar el proceso de introducción de*** una restricción

recogidos en el presente Reglamento, o *que infringe* de *alguna manera* la *legislación de la Unión*, *podrá suspender la decisión*.

2. Las autoridades competentes facilitarán información a la Comisión demostrando el cumplimiento de este Reglamento.

3. La Comisión decidirá, de acuerdo con el procedimiento de asesoramiento fijado en el apartado 2 del artículo 13, y habida cuenta en particular de los criterios enumerados en el anexo II, si la autoridad competente en cuestión puede proseguir la introducción de la restricción operativa. La Comisión comunicará su decisión al Consejo y a los Estados miembros afectados.

4. Cuando la Comisión no haya *adoptado una decisión* en el plazo de *seis* meses después de haber recibido la *información* a que hace referencia el *apartado 2*, la autoridad competente podrá aplicar la decisión prevista sobre una restricción operativa.

operativa *relacionada con el ruido*. Cuando la Comisión concluya que la *introducción de una restricción operativa relacionada con el ruido no se ajusta al proceso establecido* en el presente Reglamento, *podrá notificar esta conclusión a las autoridades competentes pertinentes. Las autoridades competentes pertinentes podrán tomar en consideración la opinión* de la *Comisión*.

2. Las autoridades competentes facilitarán información a la Comisión demostrando el cumplimiento de este Reglamento.

3. Cuando la Comisión no haya *remitido su dictamen* en el plazo de *dos* meses después de haber recibido la *notificación* a que hace referencia el *artículo 7, apartado 1*, la autoridad competente podrá aplicar la decisión prevista sobre una restricción operativa.

Enmienda 33

Propuesta de Reglamento

Artículo 11 – párrafo 1 – letra a

Texto de la Comisión

a) las modificaciones de las definiciones de aeronave en el artículo 2, punto 3), y de aeronave marginalmente conforme en el artículo 2, punto 4);

Enmienda

suprimido

Justificación

La delegación de poderes a la Comisión debería limitarse a las adaptaciones y los cambios técnicos. Las decisiones políticas deben permanecer en el ámbito de competencias de los colegisladores.

Enmienda 34

Propuesta de Reglamento

Artículo 12 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 11 se confiere por **tiempo indefinido** a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

Enmienda

2. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 11 se confiere **a la Comisión** por **un período de cinco años** a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

Enmienda 35

Propuesta de Reglamento

Artículo 13

Texto de la Comisión

Artículo 13

Comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité establecido por el artículo 25 del Reglamento (CE) n° 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo.

Dicho Comité es un comité en el sentido del Reglamento (UE) n° 182/2011.

2. Cuando se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 4 del Reglamento (UE) n° 182/2011.

3. Cuando sea necesario pedir un dictamen del Comité por procedimiento escrito, dicho procedimiento se dará por concluido sin resultado cuando así lo decida el presidente del Comité o lo pida una mayoría simple de sus miembros dentro del plazo de entrega del dictamen.

Enmienda

suprimido

Justificación

Esta disposición pasa a ser obsoleta con la supresión del artículo 10, apartado 3.

Enmienda 36

Propuesta de Reglamento Artículo 14 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 14 bis

Disposiciones transitorias

Las restricciones operativas y las decisiones relativas al funcionamiento de los aeropuertos, incluidas las decisiones judiciales y el resultado de los procesos de mediación que ya hubieran sido incoados o que estuvieran en fase de examen antes de la entrada en vigor del presente Reglamento, no estarán sujetas al presente Reglamento. En la medida en que la Directiva 2002/30/CE sea aplicable, seguirán estando sujetas a dicha Directiva y, en su caso, a la normativa nacional por la que esta se transpone. Por consiguiente, para tales medidas se mantendrán los efectos de la Directiva 2002/30/CE. Una modificación técnica menor de una medida existente sin implicaciones importantes para la capacidad o las operaciones no se considerará una nueva restricción operativa.

Justificación

Hace falta una cláusula de protección de los derechos adquiridos con el fin de dejar claro que las restricciones operativas existentes y los procedimientos relativos a la introducción de dichas restricciones que se iniciaran antes de la entrada en vigor del nuevo Reglamento siguen estando sujetos a las normas existentes.

Enmienda 37

Propuesta de Reglamento Anexo I – sección 1 – punto 1

Texto de la Comisión

1. Las autoridades competentes utilizarán métodos de evaluación del ruido que hayan sido desarrollados conforme al **documento nº 29** de la **CEAC sobre el «Informe sobre el método estándar de cálculo de niveles de ruido en el entorno de aeropuertos civiles», tercera edición.**

Enmienda

1. Las autoridades competentes utilizarán métodos de evaluación del ruido que hayan sido desarrollados conforme al **anexo II** de la **Directiva 2002/49/CE.**

Justificación

La enmienda pretende garantizar la coherencia entre la metodología prevista en la Directiva 2002/49/CE y el futuro Reglamento.

Enmienda 38

**Propuesta de Reglamento
Anexo I – sección 3 – punto 1.2**

Texto de la Comisión

1.2. Una descripción de los objetivos de **sostenibilidad medioambiental** para el aeropuerto y el contexto nacional, **indicando los objetivos del aeropuerto en relación con el ruido del tráfico aéreo.**

Enmienda

1.2. Una descripción de los objetivos de **reducción del ruido** para el aeropuerto y el contexto nacional.

Justificación

El anexo se refiere a la evaluación del nivel de ruido en los alrededores de los aeropuertos. Por consiguiente, esta evaluación debe efectuarse con respecto al objetivo de reducción del ruido para un aeropuerto concreto. Los aspectos prácticos derivados de la segunda frase no están claros.

Enmienda 39

**Propuesta de Reglamento
Anexo I – sección 3 – punto 1.3**

Texto de la Comisión

1.3. Detalles sobre las curvas de ruido correspondientes al año en curso y a los años anteriores, incluida una evaluación del número de personas afectadas por el ruido de las aeronaves.

Enmienda

1.3. Detalles sobre las curvas de ruido correspondientes al año en curso **y como mínimo** a los **dos** años anteriores, incluida una evaluación del número de personas afectadas por el ruido de las aeronaves

Enmienda 40

Propuesta de Reglamento Anexo I – sección 1 – punto 2.1

Texto de la Comisión

2.1. Descripciones de las ampliaciones del aeropuerto (si las hubiera) ya aprobadas y programadas, por ejemplo, aumento de capacidad, ampliación de las pistas y/o de las terminales, y composición prevista del tráfico futuro, así como crecimiento previsto.

Enmienda

2.1. Descripciones de las ampliaciones del aeropuerto (si las hubiera) ya aprobadas y programadas, por ejemplo, aumento de capacidad, ampliación de las pistas y/o de las terminales, ***previsiones de aproximación y despegue***, composición prevista del tráfico futuro, así como crecimiento previsto ***y un estudio pormenorizado del impacto acústico que conllevarían sobre el territorio dichas ampliaciones de capacidad, de pistas o de terminales, y modificación de trayectorias de aproximación y despegue.***

Enmienda 41

Propuesta de Reglamento Anexo I – sección 3 – punto 2.4

Texto de la Comisión

2.4. Curvas de ruido previstas, incluida una evaluación del número de personas susceptibles de verse afectadas por el ruido de las aeronaves. Distinción entre zonas residenciales antiguas y de nueva construcción.

Enmienda

2.4. Curvas de ruido previstas, incluida una evaluación del número de personas susceptibles de verse afectadas por el ruido de las aeronaves. Distinción entre zonas residenciales antiguas, ***zonas residenciales de nueva construcción y futuras zonas residenciales proyectadas para las que las autoridades competentes ya hayan concedido su autorización.***

Justificación

Para optimizar la evaluación del impacto del ruido en las zonas residenciales situadas en las inmediaciones de un aeropuerto, también deben tenerse en cuenta los planes de construcción de futuras zonas residenciales. Por ello, deben mencionarse explícitamente los planes para los que las autoridades competentes ya hayan concedido su autorización.

Enmienda 42

Propuesta de Reglamento Anexo I – sección 3 – punto 3.1

Texto de la Comisión

3.1. Exposición de las medidas adicionales disponibles y una indicación de las razones principales para su selección. **Descripción de las medidas seleccionadas para el ulterior análisis e información sobre el resultado del análisis de rentabilidad, en especial el coste de implantación de dichas medidas; el número de personas que se espera se beneficien y calendario; y una clasificación de la eficacia global de las medidas concretas.**

Enmienda

3.1. Exposición de las medidas adicionales disponibles y una indicación de las razones principales para su selección.

Justificación

Esta disposición debe permanecer en el ámbito de competencias de los colegisladores. Se propone eliminarla de los actos delegados.

Enmienda 43

Propuesta de Reglamento Anexo II

Texto de la Comisión

La rentabilidad de las restricciones operativas previstas relacionadas con el ruido se evaluará teniendo debidamente en cuenta los siguientes elementos, en la medida de lo posible, en términos cuantificables:

- 1) el beneficio acústico esperado de las medidas previstas, ahora y en el futuro;
- 2) seguridad *de las operaciones de aviación, incluido el riesgo para terceras partes*;
- 3) *capacidad del aeropuerto*;
- 4) efectos sobre *la red de aviación*

Enmienda

La rentabilidad de las restricciones operativas previstas relacionadas con el ruido se evaluará teniendo debidamente en cuenta los siguientes elementos, en la medida de lo posible, en términos cuantificables:

- 1) el beneficio acústico esperado de las medidas previstas, ahora y en el futuro, ***incluido el beneficio para la salud***;
- 2) ***salud y seguridad de la población residente en los alrededores del aeropuerto***;
- 3) ***seguridad de las operaciones de aviación, incluido el riesgo para terceras partes***;
- 4) efectos ***directos, indirectos e inducidos sobre el empleo y la economía, incluidos***

europea.

Además, las autoridades competentes podrán tener en cuenta los siguientes factores:

1) salud y seguridad de la población residente en los alrededores del aeropuerto;

2) sostenibilidad medioambiental, incluidas las interdependencias entre ruido y emisiones;

3) efectos directos, indirectos e inducidos sobre el empleo.

posibles efectos sobre las economías regionales;

4 bis) influencia en las condiciones de trabajo en los aeropuertos;

4 ter) capacidad del aeropuerto;

4 quater) efectos sobre la red de aviación europea;

4 quinquies) sostenibilidad medioambiental, incluidas las interdependencias entre ruido y emisiones.